

KRYSTYNA PAWŁOWSKA

ZAGOSPODAROWANIE DOLIN RZECZNYCH JAKO TEMAT PRAC PROJEKTOWYCH KIERUNKU ARCHITEKTURA KRAJOBRAZU NA POLITECHNICE KRAKOWSKIEJ

WPROWADZENIE

Architektura krajobrazu to dziedzina stosunkowo młoda wciąż poszukująca swojej tożsamości (Böhm, 1994). Zakres, którym zajmują się specjaliści tej dziedziny pokrywa się bowiem częściowo z domenami innych nauk i sztuk z reguły od niej starszych. Badania nad krajobrazem prowadzi geografia – nauka o dawnej i czcigodnej tradycji. Kształtowaniem przestrzeni zajmują się: architektura, urbanistyka, ruralistyka i planowanie przestrzenne, projektowaniem ogrodów – ogrodnictwo, zagospodarowaniem wód – hydrotechnika. Sztuką krajobrazu (Land Art) zajmują się także rzeźbiarze. Lista dziedzin, które niejako zabierają architekturze krajobrazu tematy jest zapewne jeszcze dłuższa.

Tematyka zagospodarowania dolin rzecznych zarówno w mieście jak i w krajobrazie otwartym jest często podejmowana przez architektów krajobrazu. Dobrze, bowiem odpowiada specyfice tego kierunku. Projektowanie doliny rzeki wymaga większej wiedzy przyrodniczej niż ta, którą zwykle dysponują architekci. Rzeka to często pasmo szczególnych walorów widokowych, niekiedy zasługujących na ochronę. W mieście rzeka bywa sekwencją najpiękniejszych widoków, zwłaszcza w zestawieniu z gęsto zabudowanymi obszarami śródmieścia. Doliny rzek często traktowane są jako osie wielkoprzestrzennych systemów rekreacyjnego i układów zieleni miejskiej. Wielkie budowle hydrotechniczne w dolinach rzek bardzo zasadniczo zmieniają krajobraz. Ich projekty wymagają, zatem uwzględnienia aspektu estetycznego. To kilka podstawowych argumentów. Potrzebę podejmowania i atrakcyjność tego rodzaju tematów potwierdzają także liczne doświadczenia praktyczne.

Poniżej zaprezentowana jest jedna z wielu prac dyplomowych dotyczących tematu zagospodarowania doliny rzeki.

ARCHITEKTURY KRAJOBRAZU NA TLE INNYCH DZIEDZIN

Na obecnym etapie rozwoju architektura krajobrazu wciąż prowokuje pytania: Czym w istocie jest? Czym się zajmuje? Pytania o tyle zasadne, że sami architekci krajobrazu odpowiadają na nie rozmaicie. Wywodzą się bowiem z różnych środowisk, w których dominują już to nauki przyrodnicze, już to architektura, ogrodnictwo lub leśnictwo. Tak jest nie tylko w skali polskiej. Francuski *paysagiste*, angielski lub amerykański *Landscape architect*, niemiecki *Landschaft Architekt* to osoby, z których każda nieco inaczej rozumie swój zawód.

Architektura krajobrazu to sztuka ochrony i kształtowania krajobrazu dla potrzeb człowieka. Celowo zastosowano tu określenie sztuka (a nie nauka), aby podkreślić jej twórczy charakter - twórczy tak w sensie artystycznym jak i inżynierskim (Pawłowska, red., 2001). Nie znaczy to jednak, że architektura krajobrazu stroni od badań naukowych. Prowadzi je, ale nie po to, aby wiedzieć, czyli dla czystego poznania, lecz aby zdobyta wiedza pomagała odpowiadać na pytania, jak działać, aby zachować jak najwięcej zastanych wartości krajobrazu,

jak pomnażać je i jednocześnie tak urządzać świat, aby zaspakajał potrzeby współczesnego człowieka.

Architektura krajobrazu zajmuje się wszystkimi rodzajami krajobrazu: pięknym i brzydkim, miejski i wiejskim, naturalnym i kulturowym oraz wszystkimi możliwymi mieszankami tych typów. Projekty architektoniczno-krajobrazowe, w zależności od poziomu wartości danego krajobrazu, dotyczą ochrony albo kształtowania. W praktyce zwykle powstaje potrzeba łączenia tych dwu aspektów, ponieważ niemal każdy zdewastowany teren ma w sobie coś wartościowego i odwrotnie najbardziej ścisły rezerwat przyrody wymaga określonych form sztucznych, np. wyznaczających jego zasięg, czy umożliwiających realizację regulaminu ochrony.

Wyodrębnienie architektury krajobrazu z architektury, nazwijmy ją klasyczną, może odnosić się do kilku aspektów. Po pierwsze architektura krajobrazu jest ściślej związana z naukami przyrodniczymi. Wymaga tego należące do jej domeny: ochrona krajobrazu naturalnego, sztuka ogrodowa i kształtowanie krajobrazu kulturowego z udziałem tworzywa naturalnego. Inny aspekt to większy nacisk na formę niż w planowaniu przestrzennym, w którym dominują zagadnienia funkcjonalne. W architekturze krajobrazu istnieje także tematyka funkcjonalna, ale nie na pierwszym planie. Trzeci aspekt wyodrębnienia, dotyczy sposobu percepcji. Typową dla architektury klasycznej relacja między przedmiotem (obiektem) a podmiotem (człowiekiem) percepcji jest postrzeganie z zewnątrz. W przypadku architektury krajobrazu typowa relacja to człowiek postrzegający krajobraz z jego wnętrza – niejako od środka.

Najprostsze wyjaśnienie różnicy sprowadza się do stwierdzenia, że architektura klasyczna to kształtowanie przestrzeni pod dachem (tzw. pozytywowej), a architektura krajobrazu przestrzeni pod gołym niebem (tzw. negatywowej). Jest to z pewnością rozróżnienie mało precyzyjne, ale w praktyce okazuje się pożyteczne, bo zrozumiałe dla tych, którzy nie chcą wdawać się w skomplikowane rozważania teoretyczne.

TEMAT – RZĘKA W MIEŚCIE

Typowe dla architektury krajobrazu tematy to np. projekty ogrodów, skwerów, placów czy parków, lub w większej skali przestrzennej: projekty systemów zieleni miejskiej, plany zakładania i ochrony parku krajobrazowego albo studia krajobrazowe do planów przestrzennych, miejscowych i regionalnych. Wśród typowych tematów ważne miejsce zajmuje zagospodarowanie dolin rzecznych. Jest po temu kilka powodów. Dolina rzeki w mieście, z krajobrazowego punktu widzenia jest elementem bardzo ważnym i charakterystycznym. Z oczywistych względów funkcjonalnych miasta powstawały zwykle nad rzekami, stąd miasto i rzeka to swoiste partnerstwo o doniosłym znaczeniu urbanistycznym. Waga tego mariażu znajduje swoje odbicie także w kulturze. Paryż i Sekwana, Kraków i Wisła, Rzym i Tyber, Wiedeń i Dunaj to tematy naukowe i projektowe, ale także poetyckie, muzyczne, plastyczne. Można powiedzieć, że artyści bardzo chętnie szukają tematu w krajobrazie doliny rzeki.

Oto fragmenty listu nadesłany przez czytelniczkę *Gazety Wyborczej* Marię Terlecką, w warszawskim konkursie pt. *Moje miejsce magiczne*. Warto go zacytować, bo w poetyckiej formie dobrze oddaje istotę związku miasta z rzeką.

„Moje miejsce magiczne to Wisła /.../ Ponad nią zbiegają się szumy, szmery, drżenie mostów, odgłosy życia miasta i cisza. Na rzece jestem poza zasięgiem miejskich zagrożeń. Nikt nie napada, nie rabuje, nie potraça. Staje się niedotykalna /.../ Gdy się ją polubi staje się przyjazna – gdy się ją zrozumie, bezpieczna. Gadam z nią. Opowiada pluskiem wody o burty

łodzi. Już poznałam jej kaprysy, zwodniczą łagodność. Widziałam jej flirty z wiatrem, słońcem i porami roku. Za Grubą Kaśką staje się dzika, rozległa, leniwa. Im dalej w górę tym puściej. Tam już prawie nikogo. Tylko ona i ja. Pytam ją: Co jest za tym zakrętem? Odpowiada: Popłyni to zobaczysz. /.../ Moje miejsce magiczne jest w sercu miasta, ale niedostępne dla nikogo, /.../ Nawet gdyby wszystkie magiczne miejsca w mieście zniknęły - moje nie zniknie. W porównaniu z domami, ulicami, parkami, kawiarniami i innymi miejscami jest wieczne. To magia rzeki sprawiła, że miasto powstało. Rzeka to magia najpierwsza, pierwotna, prąródło wszystkich magii” (Pawłowska, 1999).

Wnętrze krajobrazowe czy raczej sekwencja wewnątrz rzeki, wyróżnia się zwykle w strukturze urbanistycznej. Gdy patrzymy na miasto z lotu ptaka, jest niejako śladem natury, który oparł się zmianom wprowadzanym przez człowieka. Rzeka to wciąż jeden z najtrudniejszych do okiełznania składników struktury miejskiej. Mimo stosowania coraz to bardziej skomplikowanych środków hydrotechnicznych pasmo rzeki w granicach wałów przeciwpowodziowych nadal musi być zagospodarowywane według specjalnych reguł (Pawłowska, 2003). Co prawda, jest ono znacznie węższe niż szeroka dolina znajdująca się pierwotnie pod jej władaniem, ale rzeka grożąc powodzią, sama niejako broni swoje brzegi przed zabudową. Dlatego systemy zieleni zwłaszcza wielkich miast, często opierają się na rzece lub generalnie - sieci hydrotechnicznej (Böhm et al., 1996; *Planowanie przestrzenne... 2006*). Rozwój i ewolucja przestrzenna struktury miejskiej, zwłaszcza w strefie śródmiejskiej zagarnia pod zabudowę wszystkie nadające się do tego obszary. Obrona terenów przed zabudową, w celu przeznaczenia ich pod rekreację jest w tej sytuacji trudna. Często więc pasma wzdłuż rzek pozostają jedyną możliwością skonstruowania zielonego systemu zapewniającego ciągłość – cechą bardzo ważną dla właściwego funkcjonowanie rekreacji (Pawłowska, 1997). Ciągłość jest zresztą pożądana także z ekologicznego punktu widzenia i ze względu na potrzebę przewietrzenia miasta (Czerwieńec, Lewińska, 1996).

Wnętrze krajobrazowe rzeki w mieście, zwłaszcza rzeki dużej, na tle innych przestrzeni miejskich jest wnętrzem niezwykłym. Duża, niczym nie zakłócona, płaska tafla wody jest doskonałym przedpolem dla pięknych widoków. Ta szczególna ekspozycyjna wartość sprawia, że w miastach całego świata najważniejszą lub przynajmniej jedną z ważniejszych ikon miasta bywa właśnie widok z nad rzeki. Sylweta Manhattanu piętrząca się nad wodami East River, zakole Wisły pod Wawelem, paryskie bulwary nad Sekwaną, sylweta warszawskiej Starówki widziana w praskiego brzegu, budapeszteński Parlament na Dunajem itp. Słowem, wśród wielu pożytków płynących ze związku rzeki z miastem, ważny jest także estetyczny aspekt krajobrazowy - miasto bez rzeki jest widokowo uboższe.

Oprócz ekspozycyjnych walorów samej rzeki, jej obecność w mieście wnosi do krajobrazu atrakcyjne elementy, jakim są niewątpliwie mosty. Niezależnie od niemożliwego do przecenienia znaczenia funkcjonalnego mostu, budowla ta ma ogromny potencjał znaczeniowy i estetyczny. Mosty zwykle czerpią swą urodę ze szczególnej wymowy konstrukcji. Most był i jest dla konstruktorów wyzwaniem – dużą rozpiętość trzeba pokonać przy pomocy jak najmniejszej liczby podpór. Cechy formy zdeterminowane konstrukcją zwykle dominują nad wszystkimi innymi. Forma jest niejako emanacją mistrzostwa konstrukcyjnego. Może dlatego brzydki most to wyjątek. Oprócz walorów estetycznych mostu jako obiektu percepcji, most jest doskonałym ciągiem widokowym na krajobraz doliny rzeki. Ponadto bywa symbolem łącznia, przyjaźni, różnego rodzaju związków, niwelowania barier i granic. Niekiedy nazwy mostów nawiązują do tej symboliki, np. most tajsko-laotański na Mekongu, bułgarsko-rumuński na Dunaju w Ruse, most polsko-czeski na Olzie w Cieszynie i inne. Są też miasta, których związek z rzeką i mostem jest tak bardzo niezwykły, że stanowi wręcz o tożsamości

krajobrazowej miasta. Przykładem takiego wyjątkowego splotu jest Kamieniec Podolski wpisany w zamknięte zakole Smotryczy, spięte niezwykleym mostem, będącym jednocześnie zaporą.

TEMAT - RZKA W KRAJOBRAZIE OTWARTYM

Dolina rzeki w krajobrazie otwartym to także ważny i atrakcyjny temat dla architektury krajobrazu. Doliny rzek wraz ze wszystkimi walorami przyrody i towarzyszącymi wartościami kultury, często zasługują na prawną ochronę i jako takie są przedmiotem prac planistycznych – sporządza się dla nich tzw. plany ochrony. Doliny rzek poza miastami, podobnie jak w mieście, często są pasmami czy ciągami rekreacyjnymi. Wzdłuż rzek wiodą atrakcyjne trasy turystyki kolowej, rowerowej i pieszej. Obecność rzeki podnosi walor turystyczny miejscowości zwłaszcza, gdy jej charakter umożliwia urządzenie kąpieliska i uprawianie sportów wodnych. Rzeka splawna, oprócz walorów gospodarczych, ma znaczący potencjał jako trasa rozmaitych spływów rekreacyjnych i turystycznych.

Kolejny ważny temat, a właściwie grupa tematów związana jest kształtowaniem zabezpieczeń przeciwpowodziowych i wykorzystaniem energii wód płynących - obwałowania, zapory wodne, towarzyszące im zbiorniki zalewowe, młynówki, kanały itp. Niektóre tego rodzaju urządzenia, oprócz podstawowych celów hydrotechnicznych, miewają też cele rekreacyjno-turystyczne, a wszystkie oglądamy w krajobrazie jako konkretną formę. Jeziora zasadniczo często wręcz zmieniają charakter krajobrazu przez wprowadzenia w dolinę górską wielkiej, płaskiej tafli wody. Nie tylko jezioro, lecz także wielka bryła zapory bywa nowym, znaczącym składnikiem pejzażu. O ile pod względem estetycznym, zalew w dolinie rzeki bywa na ogół elementem krajobrazowo korzystnym, o tyle dolina rzeki poniżej zapory na ogół traci poprzednie walory, wymaga więc projektu rehabilitacji.

Wszelkie małe i duże budowle hydrotechniczne wraz z otoczeniem, aby nie dewastowały krajobrazu wymagają projektu architektoniczno-krajobrazowego. Niestety złe tradycje metod hydrotechnicznych pozbawionych zarówno szerszej refleksji przyrodniczej jak i lekceważące względy architektoniczno-krajobrazowe, są nadal w Polsce kultywowane. Mimo, że od dawna nie tylko nauki przyrodnicze, ale także nowoczesna hydrotechnika zaleca stosowanie metod biologicznych przy obudowie rzek i potoków, nadal ogromne sumy przeznaczane na likwidację skutków powodzi, wydawane są na obudowę wyłącznie środkami technicznymi. W rezultacie powstają rozwiązania nie tylko nieestetyczne, lecz także na dłuższą metę nieskuteczne, zwłaszcza, jeśli ocenia się je w skali ponadlokalnej i w dłuższej perspektywie czasowej.

Innym trudnym problemem związanym z zagospodarowaniem dolin rzecznych jest sprawa ciągłości dostępu do rzeki. Często w konsekwencji lokalnego, jednostronnego i krótkowzrocznego podejścia do jednostkowych problemów, ciągłość zostaje zablokowana, co odbiera walory nie tylko jednemu, konkretnemu miejscu, lecz długiemu odcinkowi, albo wręcz całej rzece.

Rozwiązywanie wymienionych tu problemów, jak również wielu innych o podobnym charakterze wymagają współpracy hydrotechników i hydrologów z architektami krajobrazu. Jak można pokazać na wielu praktycznych przykładach, bez tych ostatnich powstają często rozwiązania nieestetyczne i niefunkcjonalne.

DOLINA RZEKI JAKO TEMAT PRAC STUDENTÓW ARCHITEKTURY KRAJOBRAZU

Na działającym od 2000 roku kierunku Architektura Krajobrazu obroniono 103 prace dyplomowe, z tego aż 18 dotyczy tematów bezpośrednio związanych z dolinami rzek, a 20 ma związek pośredni. Nie jest to wynikiem z góry narzuconego programu – w większości przypadków studenci sami sugerowali tematy prac. Tematy związane z rzekami bywają też przedmiotem kursowych prac projektowych. Ta proporcja jest swoistą ilustracją poprzednio przedstawionej tezy o ścisłym związku tematyki dolin rzecznych z architekturą krajobrazu. Tu, jako przykład przedstawiony zostanie projekt dyplomowy Agnieszki Laskowskiej opracowany w 2006 r. pod kierunkiem Krystyny Pawłowskiej.

PROM W TYŃCU

W roku 1989, gdy eksploatacja promu na Wiśle w Tyńcu okazała się nieopłacalna, zlikwidowano tę pradawną tyniecką przeprawę, której tradycje sięgały XII wieku (Kwiatkowska-Baster, Baster, 1994). Do czasu wybudowania na Wiśle stopnia Kościuszko w roku 1996, a ściślej do otwarcia autostrady A4 biegnącej korona zapory, prom w Tyńcu był pierwszą przeprawą na Wiśle na zachód od mostu Dębnickiego w centrum Krakowa (ryc. 1). Stanowił ważne połączenie dla ruchu kołowego i pieszego w tym rejonie. Równocześnie służył turystom na dwa sposoby: łączył tereny rekreacyjne na obu brzegach rzeki i pozwalał kontemlować jeden z najpiękniejszych widoków w okolicach Krakowa – sylwetę opactwa tynieckiego wieńczącą białe, jurajskie skały Bramy Krakowskiej. Po otwarciu autostrady przekraczającej Wisłę w odległości 1,8 km od promu, stara przeprawa straciła na znaczeniu jako połączenie ruchu samochodowego. Inne rodzaje ruchu nie mogły zapewnić przeprawie opłacalności, więc prom został zamknięty.

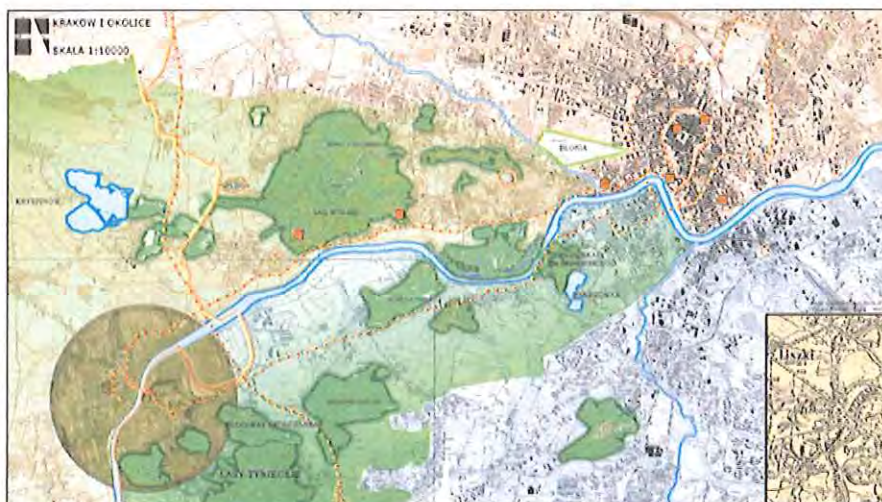
Podstawową tezę pracy dyplomowej była potrzeba przywrócenia promu w Tyńcu. W projekcie tym założono, że prom będzie spełniał funkcje rekreacyjne i na tym polegać będzie jego podstawowy sens funkcjonalny i ekonomiczny. Będzie nie tylko połączeniem komunikacyjnym, lecz także zespołem rozmaitych atrakcji rozmieszczonych na obu brzegach Wisły. Prawy brzeg, czyli strona tyniecka jest już teraz nasycona najróżniejszymi atrakcjami, a poza tym ma jeszcze wielki niewykorzystany potencjał. Lewy brzeg, piekarski jest obecnie nieco mniej atrakcyjny, ale przede wszystkim dlatego, że jego niewątpliwie wielkie walory nie zostały należycie zagospodarowane. Oba brzegi Wisły w tym rejonie, a szczególnie strona tyniecka, są miejscem masowego, weekendowego wypoczynku krakowian. Niestety teren nie jest należycie przygotowany na przyjęcie takiej masy ludzi, skutkiem czego niektóre miejsca, wykorzystywane „na dziko” podlegają dewastacji.

Praca obejmuje:

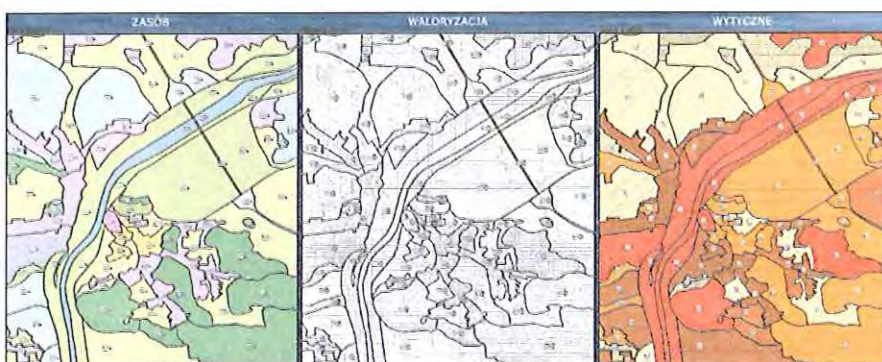
- analizę potrzeby przywrócenia promu w kontekście systemu rekreacyjnego Krakowa,
- badania opinii społecznej na temat przywrócenia i nowej funkcji promu,
- studium architektoniczno-krajobrazowe Tyńca i Piekarska,
- projekt promu i zagospodarowania jego przyczółków,
- projekt zagospodarowania starorzecza Wisły i punktów widokowych po stronie piekarskiej
- projekt szczegółowy pylonu promu traktowanego jako element konstrukcyjny i ogrodowy jednocześnie,
- projekt szczegółowy pomostów stałych na starorzeczu i pływających pomostów na Wiśle.

Podstawowy argument przemawiający za przywróceniem promu w Tyńcu to potrzeba połączenia dwu ważnych terenów rekreacyjnych służących wypoczynkowi świątecznemu

krakowian: tzw. klina zachodniego na lewym brzegu Wisły i równie atrakcyjnych obszarów na jej prawym brzegu. Na wschodzie obszary te łączy obecnie most Dębicki i most Zwierzyniecki, na zachodzie stopień Kościuszko. Autostradowe połączenie zachodnie z oczywistych względów nie obsługuje ruchu pieszego i rowerowego. W tej sytuacji szansa traktowania walorów turystycznych obu brzegów jako zespołu i prowadzenia łączących je tras pieszych i rowerowych nie jest wykorzystana. W atmosferze rekreacyjnej eskapady nawet zmotoryzowani woleliby zapewne skorzystać z promu, niż wjeżdżać na autostradę, aby po krótkim odcinku zjeżdżać na drugi brzeg Wisły.



Ryc. 1. Prom w Tyniu w systemie terenów rekreacyjnych Krakowa.
Fig. 1. Ferry in Tyniec In the system of recreational areas of Krakow.



Ryc. 2. Studium architektoniczno-krajobrazowe rejonu Tynia i Piekary.
Fig. 2. Landscape - architectural analysis of Tyniec and Piekary surrounding.

Badania opinii społecznej prowadzone wśród turystów i mieszkańców obu brzegów w pełni potwierdziły tę potrzebę. Oprócz argumentów dotyczących funkcji turystycznej, ujawniły bardzo dobitne wyrażane niezadowolenie mieszkańców lewego brzegu, którym zlikwidowano działające wiele wieków połączenie piesze z Opactwem Tynieckim.

Studium architektoniczno-krajobrazowe Tyńca i Piekar to przede wszystkim inwentaryzacja wartości przyrodniczych i kulturowych opracowywanego terenu (ryc. 2). Najwyższe spośród nich to:

- na prawym brzegu - wspaniałe Opactwo Tynieckie, rezerwat przyrody Skołczanka, tradycyjna zabudowa Tyńca oraz
- na lewym brzegu – założenie pałacowo-ogrodowe w Piekarach, starorzecza Wisły i jeden z najwspanialszych widoków krajobrazowych w okolicach Krakowa, roztaczający się ze skał w bezpośrednim sąsiedztwie starorzecza.

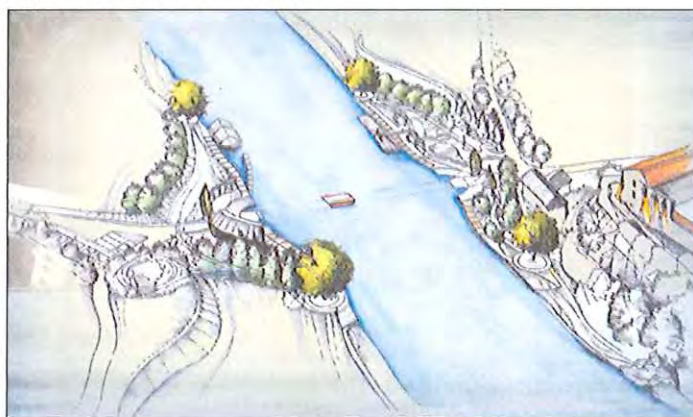
Ta ostatnia wartość jest szczególnie godna uwagi, ponieważ jest dotychczas lekceważona i niewykorzystywana. Na szczycie skał, z których roztacza się ten rewelacyjny widok nie ma, bowiem żadnego dojścia. Ten rozległy widok obejmuje dolinę Wisły z dominantami Opactwa Tynieckiego na skale i widoczna z dala, białą, charakterystyczną sylwetką Klasztoru Kamedulów na Bielanych. W tym ujęciu prawie nie widać innej zabudowy, a linia autostrady rysuje się w dali bardzo dyskretnie. W zawiązku tym widok ten łatwo przenieść w wyobraźni o kilka wieków wstecz, kiedy to klasztory dominowały nad doliną nie tylko w sensie widokowym. Zwłaszcza działalność Benedyktynów tynieckich to wspaniała karta rozwoju cywilizacyjnego i kulturowego ziemi krakowskiej (Szczaniecki, 1980).



Ryc. 3. Projekt zagospodarowania brzegów Wisły w rejonie promu.
Fig. 3. Design of Vistula banks management near the ferry.



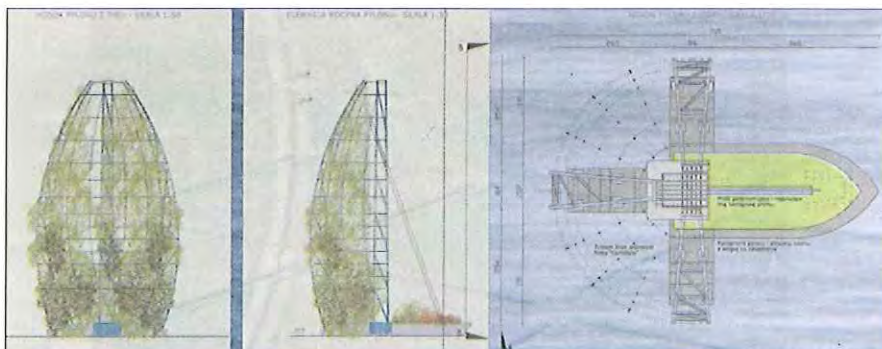
Ryc. 4. Projekt promu i zagospodarowania przyczółków.
 Fig. 4. Ferry design and abutment arrangement.



Ryc. 5. Widok projektowanego promu.
 Fig. 5. A view on the designed ferry.

Projekt promu, oprócz infrastruktury komunikacyjnej (prom, przystań, poczekalnie) obejmuje pływającą przystań, pływającą restaurację, park z ekspozycją roślin charakterystycznych dla tego rejonu, galerię plenerową i parkingi na obu brzegach (ryc. 3-5).

Projekt zagospodarowania rejonu starorzecza obejmuje: pomosty stałe i pływające, przystań, plaże, urządzone miejsca piknikowe, dwie urządzone platformy widokowe, boiska do siatkówki plażowej, ścieżki rolkowe, ścieżki rowerowe, parking.



Ryc. 6. Projekt pylonu.
Fig. 6. Pillar design.



Ryc.7. Projekt zagospodarowania starorzecza i punktów widokowych.
Fig. 7. Design of old river bed and view points.



Ryc. 8. Starorzecze na tle panoramy doliny Wisły.
Fig. 8. Old river bed in the panoramic view of the Vistula valley.



Ryc. 9. Pomosty rekreacyjne na starorzeczu i punkt widokowy na skale.
Fig. 9. Recreational piers on the old river bed and a view point on the rock.

Źródło (wszystkie ryciny) Source (all figures): Laskowska A., Prom w Tyńcu. Projekt zagospodarowanie brzegów Wisły w rejonie Piekar i Tyńca, praca dyplomowa pod kier. K. Pawłowskiej, na kierunku Architektura Krajobrazu, Politechniki Krakowskiej, Kraków 2006.

Szczegółowo opracowano projekt pylonów promu (ryc. 6). Na wzór zlikwidowanej przeprawy, zaprojektowano tu prom wymagające liny rozpiętej między brzegami i umożliwiającej utrzymanie kierunku ruchu promu poprzecznego w stosunku do nurtu rzeki. W tym przypadku jednak zamiast słupów o czysto konstrukcyjnej funkcji, zaprojektowano 4 pylony stanowiące stelaż pod pnącza – atrakcyjny element ogrodowy. W ten sposób stały się ważną częścią kompozycji krajobrazowej, a jeden z dwu prawobrzeżnych pylonów stanowi także część plenerowej galerii sztuki.

Zagospodarowanie starorzecza ma formę współśrodkowych kręgów drewnianych pomostów, które na poszczególnych odcinkach opierają się na różnych podłożach: na naturalnym gruncie, na nasypie, na słupach nad taflą starorzecza (ryc. 7-9). Zamknięcie kompozycji, a także uwzględnienie funkcja przystani wymagało wprowadzenie pomostów także nad nurtem Wisły. Ze względów hydrotechnicznych zastosowano demontowalne, pływające pomosty drewniane na pływakach z tworzywa sztucznego. Projekty kilku potrzebnych w tym przypadku wersji pomostów zostały opracowane szczegółowo.

UWAGI KOŃCOWE

Doliny rzek w Polsce nie doczekały się jeszcze należytego szacunku i właściwego traktowania. Zamieniane na wysypiska śmieci, obudowywane betonem, zanieczyszczane ściekami stanowią w wielu rejonach najbardziej zdewastowane fragmenty krajobrazu. Groźne powodzie i katastrofy ekologiczne przypominają, że nasze przedsięwzięcia hydrotechniczne, planistyczne, infrastrukturalne nie odpowiadają rzeczywistym potrzebom ani pod względem ilości, ani jakości. Nie dająca się przecenić wartość ekologiczna i krajobrazowa dolin rzecznych powinna być wreszcie zauważona, a niemałe środki przeznaczane na likwidację szkód powodziowych powinny być lepiej wykorzystane. Jest to zadanie dla specjalistów wielu dziedzin, w tym także dla architektów krajobrazu.

LITERATURA:

- Pawłowska K., (red.) 2001: *Architektura krajobrazu a planowanie przestrzenne*, praca zbiorowa, wyd. Politechniki Krakowskiej, Kraków.
- Böhm A., 1994: *Architektura krajobrazu, jej początki i rozwój*, wyd. Politechniki Krakowskiej, Kraków.
- Pawłowska K., 1999: *Miejsca magiczne Warszawy*, Architektura & Biznes, nr 10.
- Pawłowska K., 2003: *Skutki krajobrazowe podwyższenia wałów Wisły w Krakowie: studium - projekt - realizacja*, [w:] *Woda w przestrzeni przyrodniczej i kulturowej*, praca zbiorowa pod red. Urszuli Mygi-Piątek, Komis. Kraj. Kult. PTG., Sosnowiec.
- Böhm A., Pawłowska K., Zachariasz A., 1996: *Kompleksowy program rozwoju zieleni miejskiej Krakowa*, Kraków (praca niepublikowana).
- Böhm A., 2006: *Planowanie przestrzenne dla architektów krajobrazu. O czynniku kompozycji*, wyd. Politechniki Krakowskiej, Kraków.
- Pawłowska K., 1997: *Strategia kształtowania zieleni miejskiej w Krakowie*, [w:] *Sztuka ogrodów w krajobrazie miasta: miejskie przestrzenie publiczne i rekreacyjne: współczesne tendencje projektowe*, wyd. Politechniki Wrocławskiej, Wrocław.
- Czerwieniec M., Lewińska J., 1996: *Zieleń w mieście*, IGPIK, Warszawa.
- Laskowska A., 2006: *Prom w Tyńcu. Projekt zagospodarowania brzegów Wisły w rejonie Piekar i Tyńca*, Praca dyplomowa pod kier. K. Pawłowskiej, na kierunku Architektura Krajobrazu, Politechniki Krakowskiej, Kraków.
- Kwiatkowska – Baster B., Baster Z. K., 1994: *Tyniec u progu tysiąclecia*, Wydawnictwo Literackie, Kraków.
- Sczaniecki P., 1980: *Tyniec*, wyd. Znak, Kraków.

SUMMARY

LANDSCAPE PLANNING OF RIVER VALLEYS AS A DESIGN SUBJECT IN THE FIELD OF LANDSCAPE ARCHITECTURE AT CRACOW UNIVERSITY OF TECHNOLOGY

Themes and tasks of landscape architecture have much in common with other disciplines such as geography, urban planning, horticulture and 'classical' architecture itself. Landscape planning of river valleys in both urban and open landscape context is one of such topics. There are many reasons that decide that aesthetic aspect of shaping and managing river valleys plays such a vital role. Firstly, huge hydrotechnical structures in river valleys significantly change their landscape. There are also far more environmental factors than in urban conditions that have to be taken under consideration. Furthermore, river valleys' landscaping is important because they often form the core of urban green and they are potential recreational and tourist attractions, which results from their outstanding picturesque setting.

The article presents the landscape design for the ferry and its surrounding recreational infrastructure on the Vistula River at the feet of Benedictine abbey in Tyniec near Krakow. This was a degree project by a graduate in the field of landscape architecture and is one of the examples of the interest in this topic among the students.

Prof. dr hab. Krystyna Pawłowska
Politechnika Krakowska
Instytut Architektury Krajobrazu
Zakład Podstaw Kulturowych Architektury Krajobrazu
ul. Warszawska 24, 31-155 Kraków
e-mail: kpawlows@pk.edu.pl